Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4940**

17. Wahlperiode 28. 02. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/4732 –

Feuerwehrführerschein – Sicherheit im Verkehr und Rechte für Ehrenamtliche

Vorbemerkung der Fragesteller

Ohne eine unbürokratische und kostengünstige Regelung für Feuerwehren und Hilfsdienste werden durch den Generationenwechsel der Ehrenamtlichen zu wenige Inhaber der neuen Fahrerlaubnisklasse C1 zur Verfügung stehen, um die ständige Einsatzbereitschaft zu gewährleisten. Wir begrüßen daher das Bemühen, die Mobilität der freiwilligen Feuerwehren, der Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste sicherzustellen. Auch die Einbeziehung von Anhängern in eine solche Regelung ist richtig und wichtig.

Bereits im Jahr 2009 ist mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetztes dazu eine gesetzliche Grundlage geschaffen worden. Der Deutsche Feuerwehrverband e. V. zusammen mit Vertretern der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW), des Deutschen Roten Kreuzes e. V. (DRK), der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft e. V. (DRLG) und des Arbeiter-Samariter-Bundes Deutschland e. V. (ASB) sowie den zuständigen Fachpolitikern der großen Koalition der Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben 2010 den Weg für einen Feuerwehrführerschein freigemacht. Es ist ihnen gelungen, eine sinnvolle, attraktive und vor allem EU-rechtskonforme Lösung zu schaffen, die den Freiwilligen Feuerwehren hilft, die Verkehrssicherheit fördert und das Ehrenamt stärkt.

Dieser Beschluss enthielt unter anderem die Möglichkeit, nach einer Frist von zwei Jahren bei Mitgliedschaft in einer Organisation, die Sonderfahrberechtigung in einen regulären C1-Führerschein umschreiben zu lassen.

Da das Führen eines Einsatzfahrzeugs bis 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse erhebliche Anforderungen stellt, sieht der Beschluss vor, dass bei Fahrzeugen ab 4,75 Tonnen zulässiger Gesamtmasse ausgebildete Fahrlehrer die Fahrfähigkeit überprüfen. Der aktuelle Gesetzentwurf der Bundesregierung fordert lediglich eine organisationsinterne Prüfung für das Fahren von Einsatzfahrzeugen, was nicht nur Verkehrssicherheitsverbände sehr kritisch bewerten.

1. Wie ist der Stand der Umsetzung des Bundestagsbeschlusses zum Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 16/13108, der eine Sonderfahrberechti-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Februar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

gung für Fahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 Tonnen bzw. 7,5 Tonnen unter vereinfachten und kostengünstigen Bedingungen bei der Ausbildung und Prüfung schafft?

Das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist am 23. Juli 2009 in Kraft getreten (BGBl. I S. 2021).

Für die 17. Legislaturperiode sieht der Koalitionsvertrag weitere Erleichterungen für die ehrenamtlich Tätigen bei den Freiwilligen Feuerwehren vor. Die Bundesregierung hat diese Absicht mit dem Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes aufgegriffen.

2. Wie ist der Stand der Umsetzung der Rechtsverordnung, die es aufgrund des § 2 Absatz 10 Satz 5 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) i. V. m. § 6 Absatz 1 StVG den obersten Landesbehörden erlauben soll, Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste, Fahrberechtigungen zu erteilen, die zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 Tonnen berechtigen?

3. Was sind die Gründe für eine etwaige Nichtumsetzung der in Frage 2 genannten Rechtsverordnung, die es Landesbehörden erlaubt hätte, Helfern Fahrberechtigungen zu erteilen, die sie zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 Tonnen berechtigt hätten?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erforderliche Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung ist bislang nicht erfolgt. Zum Entwurf der Fünften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, mit der das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Voraussetzungen für die Erteilung von Fahrberechtigungen für Einsatzfahrzeuge bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t schaffen wollte, hat der Verkehrsausschuss des Bundesrates am 30. September 2009 einen Maßgabebeschluss (Bundesratsdrucksache 531/09) verabschiedet. Die darin enthaltenen Maßgaben werden von der Ermächtigung nicht gedeckt. Die Verordnung konnte daher nicht erlassen werden.

4. Welche Bundesländer haben auf Grundlage des § 2 Absatz 10 StVG eine Regelung geschaffen, die nach Landesrecht es den Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste erlaubt, Fahrberechtigungen, die zum Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 Tonnen zu erteilen, wenn die Inhaber der Fahrberechtigung seit mindestens zwei Jahren im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse B sind und von Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste und der technischen Hilfsdienste für das Führen von Einsatzfahrzeugen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 4,75 Tonnen ausgebildet worden sind und in einer praktischen Prüfung ihre Befähigung nachgewiesen haben?

Der Bundesregierung ist bekannt, dass der Freistaat Bayern und das Land Baden-Württemberg eine entsprechende Regelung eingeführt haben.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die massiven Proteste der Verkehrssicherheitsverbände gegen eine von ihr geplante organisationsinterne Ausbildung und Prüfung für das Fahren von Einsatzfahrzeugen bis zu 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse?

Sowohl die Bundesregierung als auch die für die Ausgestaltung der Ausbildung und Prüfung zuständigen Bundesländer sind – wie auch die Freiwilligen Feuerwehren und sonstigen Einsatzkräfte – gemeinsam an einer fundierten Ausbildung und Prüfung interessiert. Insoweit ist die Wahrung der Verkehrssicherheit in Übereinstimmung mit den Verkehrssicherheitsverbänden gemeinsames Anliegen aller Beteiligten. Aus Sicht der Bundesregierung ist das Hauptaugenmerk auf die Befähigung der Ausbilder und die Qualität der Ausbildung zu richten. Die Organisationsform ist daher nicht allein ausschlaggebend für eine qualitativ hochwertige Ausbildung.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass, nach dem Kabinettsbeschluss, Kollegen lediglich nach einer kurzen Einweisung entscheiden sollen, ob Helfer Einsatzfahrzeuge bis zu 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse unter Einsatzbedingungen fahren dürfen und damit die traditionelle Trennung zwischen Ausbildung und Prüfung aufgehoben wird?

Nach Auffassung der Bundesregierung soll eine verantwortungsvolle organisationsinterne Einweisung unter besonderer Berücksichtigung der jeweiligen Einsatzbedingungen und der Verkehrssicherheit erfolgen. Diese besondere Verantwortung bezieht auch die Überprüfung der vermittelten Kenntnisse mit ein.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedenken, der Kabinettsbeschluss zum sogenannten Feuerwehrführerschein vom 15. Dezember 2010 kollidiere mit Europäischem Recht, insbesondere mit der 2. und 3. EU-Führerschein-Richtlinie, deren Hauptziel die Harmonisierung des europäischen Verkehrsraumes ist, aber auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen soll?

Nach Auffassung des BMVBS bewegt sich der Entwurf zum Siebten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Rahmen der europarechtlichen Vorgaben. Die übrigen Ressorts haben sich hierzu nicht geäußert.

8. Gibt es zur Vereinbarkeit mit Europäischem Recht eine aktuelle Stellungnahme der Europäischen Union, und wenn ja, wie lautet diese?

Nein.

9. Warum lehnt es die Bundesregierung ab, den Ehrenamtlichen einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, indem sie den jungen Menschen die Möglichkeit bietet, nach einer Frist von zwei Jahren bei Mitgliedschaft in einer Organisation ihre Sonderfahrberechtigung in einen regulären C1-Führerschein umschreiben zu lassen?

Die 2. und 3. EG-Führerscheinrichtlinie legen die Ausbildungs- und Prüfungsinhalte für die Fahrerlaubnisklasse C1 verbindlich fest. Eine Umschreibung nach einer internen Ausbildung und Prüfung stellt nicht hinreichend sicher, dass diese Vorgaben in ausreichendem Maß berücksichtigt werden.

10. Wie bewertet die Bundesregierung zum Beispiel den Begriff „technische Hilfsdienste“ in ihrem Kabinettsbeschluss, und sollte dieser Begriff nicht durch die Bezeichnung „Technisches Hilfswerk – THW“ ersetzt werden, um sicherzugehen, dass die Sonderregelung nur für eine genau definierte Zielgruppe geschaffen wird?

Der Entwurf des Siebten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Bundesratsdrucksache 858/10) enthält bereits den Begriff „Technisches Hilfswerk“.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 1994, dass bei Einsatzfahrten mit Sonderrechten ein achtmal so hohes Risiko besteht, einen Verkehrsunfall mit Schwerverletzten zu verursachen?

Der Bundesregierung ist die Studie bekannt. Dort wird bemängelt, dass 23 Prozent der Einsatzfahrer über keinerlei spezifische Ausbildung und 52 Prozent nur über eine theoretische Schulung verfügen. Insoweit kann ein qualitativ hochwertiges internes Ausbildungsprogramm, das auf die jeweilige Organisation zugeschnitten ist und von erfahrenen Ausbildern durchgeführt wird, zu einem deutlichen Sicherheitsgewinn führen. Auch die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgeschriebenen Einweisungs- und Prüfungsfahrten stellen sicher, dass neben den theoretischen Grundlagen auch praktische Schulungen durchgeführt werden.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Meldung der Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen bezüglich der innerhalb eines Jahres um 25 Prozent gestiegenen Zahl der Unfälle, die von Feuerwehrfahrzeugen im Einsatz verursacht wurden, angesichts der Tatsache, dass die Unfallfahrenden im Gegensatz zu den Plänen der Bundesregierung über eine Fahrschulausbildung verfügen?

Die Bundesregierung hat in ihrem Gesetzentwurf ausdrücklich die Möglichkeit einer Fahrschulausbildung vorgesehen. Inhalt und Umfang der Ausbildung und Prüfung sind jedoch jeweils den Ländern vorbehalten. Auch erwartet die Bundesregierung, dass es den betroffenen Organisationen im eigenen Interesse daran gelegen ist, den Fahrern eine möglichst fundierte Ausbildung zukommen zu lassen.

Im Übrigen teilt der Geschäftsführer der Unfallkasse Niedersachsen (FUK) mit, dass sich die 25 Prozent überwiegend auf Fahrten mit dem Privatauto zum Feuerwehrhaus beziehen. Insoweit sei die FUK falsch interpretiert worden.

13. Welche Daten liegen der Bundesregierung vor, die eine Aufteilung der Unfallzahlen auf Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren und der Berufsfeuerwehren ermöglichen?

Keine.

14. Wie hoch ist der Anteil der Rettungsdienstfahrten bei den von Feuerwehrfahrzeugen verursachten Unfällen?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

15. Warum wird in der Neuregelung die nähere Ausgestaltung der Sonderfahrtberechtigung ohne nähere Konkretisierungen auf die Landesregierungen übertragen, und befürchtet die Bundesregierung nicht, dass die Übertragung nicht geeignet ist, die einheitlichen Standards im Bereich der Verkehrssicherheit zu gewährleisten?

16. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der DLRG bundesweit einheitliche Regelungen für das Ausbildungsfahrzeug, die Eingangsqualifikationen und das Mindestalter der Teilnehmer, die Qualifikation und das Mindestalter der Ausbilder und Prüfer, die Ausbildungsinhalte, die Ausbildungsdauer und die Prüfungsinhalte festzusetzen, da alle Hilfsorganisationen und das THW ihre Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften zentral und bundeseinheitlich festlegen?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nähere Ausgestaltung der Fahrberechtigung wird den Ländern überlassen, da in den einzelnen Bundesländern die Organisation, die Flächendeckung, die eingesetzten Fahrzeuge und die Anzahl der Feuerwehrleute und der übrigen betroffenen Einrichtungen unterschiedlich sind. Es liegt im Übrigen im Interesse jedes einzelnen Bundeslandes, die hohen Standards zur Einhaltung der Verkehrssicherheit aufrechtzuerhalten.

17. Hat das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bereits untersucht, ob der zu erwartende Mangel an Einsatzfahrern tatsächlich auf eine Umstellung der Fahrerlaubnisklassen im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG (Führerschein) beruht, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Ältere Fahrerlaubnisinhaber, die vor dem 1. Januar 1999 ihre Fahrerlaubnis erworben haben, können aufgrund ihres Bestandsschutzes auch schwerere Fahrzeuge mit dem Führerschein der (alten) Klasse 3 fahren. Nachdem ältere Fahrer den Freiwilligen Feuerwehren aus Altergründen nicht mehr lange zur Verfügung stehen, müssen jüngere Fahrer nachrücken, die aber nicht mehr über die benötigte Fahrerlaubnis für die zwischenzeitlich aus technischen Gründen zudem auch schwerer gewordenen Einsatzfahrzeuge verfügen. Es liegt daher in der Natur der Sache, dass aufgrund der Altersstruktur weniger Einsatzkräfte mit einer Fahrerlaubnis zur Verfügung stehen, die Einsatzfahrzeuge bis 7,5 t führen dürfen.

18. Hat das BMVBS bereits ausreichend geprüft, wie man mehr Helfern eine Fahrerlaubnis höherer Klassen finanzieren kann, und wenn ja, wie sehen die Entwürfe aus?

Ja. Die bereits bestehenden Finanzierungsmodelle sind jedoch von Land zu Land unterschiedlich, so dass sie an dieser Stelle nicht im Detail benannt werden können. Nach Kenntnis des BMVBS ist es üblich, Zuschüsse der Gemeinde als Träger der Freiwilligen Feuerwehren für eine reguläre C1-Fahrerlaubnis an die Bewerber zu vergeben, die sich verpflichten, für eine bestimmte Zahl von Jahren bei der Freiwilligen Feuerwehr ehrenamtlich tätig zu sein.

19. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, eine Möglichkeit zu schaffen, wie ehrenamtliche Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren und der anderen im Gesetzesentwurf genannten Organisationen zu günstigen Kosten eine reguläre

Fahrerlaubnis der Klasse C1 bzw. C1 E erwerben können, die sie dann auch privat nutzen könnten?

Der Vorschlag wurde bereits 2009 im Rahmen eines vom BMVBS durchgeführten runden Tisches befürwortet. Er erwies sich jedoch mangels Zustimmung seitens der Organisationen der Freiwilligen Feuerwehren als nicht umsetzbar.

20. Wie hoch ist der Anteil an Löschfahrzeugen über 7,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse an der Gesamtzahl der Löschfahrzeuge bei Freiwilligen Feuerwehren?

Derzeit sind nach Auskunft des Deutschen Feuerwehrverbandes (DFV) ca. 22 400 Löschfahrzeuge bei den Freiwilligen Feuerwehren im Einsatz. Wie viele dieser Fahrzeuge eine zulässige Gesamtmasse über 7,5 t hinaus haben, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

21. Wie viele Fahrzeuge bei den Freiwilligen Feuerwehren und dem THW (bitte getrennt auflisten) gibt es, die nur mit der Fahrerlaubnis der Klasse C1 gefahren werden dürfen?

Nach Auskunft des DFV gibt es bei den Feuerwehren rund 13 000 Tragkraftspritzenfahrzeuge (TSF) und rund 3 000 Einsatzleitfahrzeuge (ELF), also insgesamt 16 000 Fahrzeuge mit unterschiedlichen Gewichten in der Spanne über 3,5 und bis maximal 7,5 t zulässige Gesamtmasse.

Das THW verfügt in dieser Spanne über 1 727 Fahrzeuge. Die Tendenz ist jedoch stark abnehmend, da schon seit längerem keine Fahrzeuge in diesem Gewichtsbereich mehr beschafft werden.

22. Wie bewertet die Bundesregierung die unterschiedliche Behandlung von hauptberuflich tätigen Personen und ehrenamtlich tätigen Mitgliedern, die durch die Sonderregelung eine wesentlich geringere Anforderung zum Fahren von Einsatzfahrzeugen benötigen?

Die geplanten Erleichterungen dienen ausschließlich der Förderung des Ehrenamtes, da es honoriert werden soll, dass sich junge Menschen zum Wohle der Allgemeinheit unentgeltlich engagieren. Es muss damit gerechnet werden, dass sich angesichts der nicht unerheblichen finanziellen Belastung zum Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse C1 kaum noch junge Menschen für eine ehrenamtliche Tätigkeit bei den Freiwilligen Feuerwehren und Hilfsorganisationen finden werden.

23. Wird die Sonderfahrberechtigung bundesweit gültig sein, um länderübergreifende Katastrophenhilfe zu ermöglichen, und wenn nicht, warum nicht?

Ja, nach Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 2 Absatz 10a Satz 3) des Gesetzentwurfs gilt die Fahrberechtigung im gesamten Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland.

24. Welche weiteren Initiativen wird die Bundesregierung ergreifen, um das Ehrenamt zu stärken und mehr junge Menschen für die Arbeit von Freiwilligen Feuerwehren und anderen Hilfsdiensten zu begeistern?

Die Bundesregierung fördert das freiwillige Engagement unmittelbar insbesondere durch Modellprojekte. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 17/3133 zum Ehrenamt verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333